

Saab 9X Concept 2001

NEVS-brevet **måndag 20 maj**
Föregående **lördag 18 maj**

1. Forskare: Elbilen blir allt snabbare lönsam

2. Flera hundra kan behöva gå när Volvo Cars bantar personalstyrkan

3. Ny studie avslöjar – de gör de mest pålitliga bilarna

4. Köper du en Ateca eller en Ateca?

5. Provkörning av Skoda Scala 1,0 TSI 115

6. Jeep visade ny stjärna – annan bil stal showen

7. Arbetshäst tar över GM-fabrik

8. Här tankar du billigast under din semester

9. Bentley 100 år!

10. Grattis Toyota Corolla!

11. Thed Björk WTCR-vann på Zandvoort

12. Svensken i otäck krasch: ”Jag hann inte reagera”

13. Ledig befattning

DAGENS NYHETER.

1. Forskare: Elbilen blir allt snabbare lönsam

Mikael Stjerna, uppdaterad 2019-05-11 08:17 publicerad 2019-05-11 07:41

Elbilen har högre inköpspris, men vinner på lägre driftskostnader jämfört med motsvarande fossilbil. Brytpunkten när elbilen kommer ikapp blir allt lägre, menar Sven Borén, som doktorerat på hur elbilar och elbussar kan bidra till en strategisk hållbar utveckling.



Sven Borén vid Blekinge Tekniska Högskola

Tidigare uträkningar Sven Borén vid Blekinge Tekniska Högskola gjort visade att det tog nio år för en eldriven Nissan Leaf att komma ner till en fossilbil i motsvarande storlek i kostnad. Nu kan det ske redan efter tre år.

– Med den efterfrågan vi har i dag på elbilar behöver man inte behålla elbilen särskilt länge. Värdet går ned med samma procentsats som andra, konventionella bilar, säger han.

– I dag kan det vara lägre årskostnad för en VW e-golf jämfört med en 130 hk bensindriven Golf redan efter tre år. Jämför vi Kias e-Niro med Niro hybrid så kan motsvarande brytpunkt vara sex år, vilket jämfört med Golf inträffar senare beroende på att Niro hybrid har så låg bensinförbrukning, säger han.

Hur ser du på oron för höga miltal på elbilar med tanke på batteriets livslängd?

– Garantin på åtta år och 80 procent kapacitet verkar utifrån erfarenheter med Nissan Leaf och Tesla Model S inte vara något problem att hålla, om det nu inte är så att den tidigare ägaren har laddat ur och upp till 100 procent och därmed nyttjat en hel laddcykel ofta. Då sjunker livslängden, men det är i dagsläget svårt att säga exakt hur mycket på grund av för lite erfarenhetsdata.

Om ekonomin inte är ett problem, varför köps det inte fler elbilar?

– Jag känner flera personer privat som inte kan tänka sig köpa en elbil för att det är för nytt. Sedan finns det ett problem med räckviddsångest, vilket jag, efter egen erfarenhet med en Nissan Leaf under två år, tycker har varit berättigad. Nu finns det ju bilar som går 30-40-50 mil utan att kosta som en Tesla Model S, och då är det ju en annan femma.

Vad händer på marknaden om Volkswagens nya elbil ID verkligen får en prislapp på 250.000 kronor?

– Jag tror att den blir en riktig ”game changer”. De flesta människor köper med plånboken och det är många människor som kan tänka sig köpa en VW.

Men rimligtvis måste det påverka andrahandsvärdet på andra elbilar?

– Det finns en risk för värdefall, men jag tror personligen att en hel del bilköpare är märkestrogna.

Hur ser du på laddhybrider?

– Jag tror att laddhybrider är ett bra steg för de som inte vågar välja elbil, men kostnadsmässigt ger de inga direkta fördelar om man inte kör kortare sträckor på några mil och sedan kan ladda. Jag tror att laddhybrider fungerar under en övergångsperiod för att de har sin styrka i lång räckvidd.

Är inte BMW i3 med räckviddsförlängare den optimala bilen? Lång räckvidd på el, och en liten bensinmotor om det någon gång kniper.

– Jag håller med dig, om den hade gått att köra på ett miljöbränsle, till exempel E85. Jag tycker det är väldigt konstigt att de flesta laddhybrider inte går att köra på biogas, E85 eller HVO för dieselbilar, speciellt som kundkretsen ofta är miljövänner. Volkswagen har ju stor erfarenhet av etanol- och gasdrift. Varför låter man inte deras Passat GTE anpassas för E85? Det går exempelvis att köra en Volvo laddhybrid på klimatsmarta HVO100 från slaktavfall.

Vad tror du om andrahandsvärde för laddhybrider?

– Andrahandsvärdet ska man absolut inte vara rädd för. Jag tror tvärtom att begagnatvärdet på elbilar och laddhybrider kommer att stiga i takt med att vi närmar oss 2030 då försäljningen av nya bensin- och dieselbilar ska stoppas. Det är däremot kostnaderna för laddhybrider man kan ha ett litet frågetecken för.

Menar du att laddhybriderna är dyra?

– Ja. De har ju servicekostnader som bensin- och dieselbilar. Det är dubbla system och det kostar mer i service.

Hur länge tror du att elbilssubventioner behövs?

– Jag tror inte att de behövs om några år när exempelvis Volkswagen börjar sälja sin elbil ID. Men just nu är det viktigt att ge 60.000 kr i rabatt till elbilar för att få fart på försäljningen.

Tror du att vi får tillbaka kilometerskatten i Sverige?

– Jag tror att vi får något liknande i alla fall.

Förutsättningar

Helförsäkring. Trygg Hansa för 47-åring i mindre svensk stad (35.000 invånare), 1.501-2.000 mil/år, självrisk 4.500kr.

Värdeminskning. 35% de tre första åren (16% 2019, 13% 2020, 11% 2021) och sedan 10% efterföljande år.

Energipris. Priserna ökar årligen enligt föregående 10-års period med 3% för bensin och 1% för el. Utgångspriser för 2019 är 16kr/l och 1kr/kWh.

Energianvändning. Enligt WLTP-cykeln. Laddning mestadels hemma ger elbilskostnad på 2 kr/mil vid 0,16 kWh/km.

Nypriser 2019. Inklusive miljöbonus och laddbox á 8.000 kr för hemmabruk.

VW e-Golf: 376.900 kr

VW Golf 1,5 TSI: 244.900 kr

Kia e-Niro: 392.900 kr

Kia Niro Plug-In Hybrid: 277.100 kr

Kia Niro 1,6 Hybrid: 220.900 kr

NyTeknik

2. Flera hundra kan behöva gå när Volvo Cars bantar personalstyrkan

TT 2019-05-10 16:33

Biltillverkaren Volvo Cars ska minska personalstyrkan. Det bekräftar företaget för SR Ekot, som erfar att det kan handla om flera hundra konsulter som får sluta.



Volvo vill i ett skriftligt uttalande för Ekot inte säga något om antal eller tidpunkt för neddragningen.

”Bakgrunden är att vi som växande företag ständigt ser över våra kostnader. Det blir allt viktigare med tanke på de utmaningar som industrin måste hantera och Volvo Cars ökar därför sitt fokus på kostnader kopplat till bemanning och köpta tjänster. Framförallt handlar det om konsulter och köpta tjänster – produktionen kommer inte att påverkas. Antalet fast anställda kan också påverkas genom naturliga avgångar.”, skriver Volvo i uttalandet.

Volvo Cars vinst minskade kraftigt första kvartalet trots ökad försäljning.

RELATERADE ARTIKLAR

Vinstras för Volvo Cars

Polestar gör omvänd brexit – öppnar utvecklingscenter i England

Här är Volvos nya helelektriska syskonmärke

Volvo börjar tillverka populär suv i Kina

Här är Volvobilarna som får tanka HV0100

3. Ny studie avslöjar – de gör de mest pålitliga bilarna

Felix Björklund 2019-05-10 13:24

Tyska biltillverkare är kända för sin kvalitet och hållbarhet. Men nu får ingenjörskonsten sig en rejäl knäpp på näsan – för i en ny studie återfinns landets tillverkare i bottenskiktet.



Det är J.D. Power Europe som har studerat hur pålitliga våra bilar är. Vad deras analys har kommit fram till är att det race som tillverkarna har för att få ut den senaste tekniken på marknaden leder till problem för ägarna. Bland de tio vanligaste problemen som bilköpare har med sina nyinförskaffade fordon är hälften relaterade till ljud-, kommunikations-, underhållnings- och navigationssystemen.

Introduktionen av ny teknik har även påverkat pålitligheten hos biltillverkarna. Förr i tiden raljerades det ofta om franska produkters kvalitet och att eftermiddagsbilar höll ihop sämre. Lika mytisk var tysk kvalitet och ordning. Men så är inte längre fallet.

Studien innehöll 11 530 bilar i Storbritannien, och den främste tillverkaren var Peugeot, vars bilar endast hade 77 problem per 100 fordon. Det vill säga mindre än ett fel per fordon. Strax efter fransoserna kom tjeckiska Škoda med 88 problem per 100 bilar. Även Hyundai, Nissan, Suzuki och Vauxhall producerar bilar med mindre än ett fel per fordon.

Dystert för tyska bilindustrin

För den tyska bilindustrin var det dystrare. Värst av alla tillverkare var BMW med 181 fel – rejält mycket sämre än branschsnittet på 119. Även Audi (167 fel) och Mercedes (136) drog ner det tyska medelvärdet då Volkswagen var den enda av tyskarna som klarade sig bättre än snittet med sina 113 fel. Vän av ordning ska nämna att Vauxhall är en Opel (tysk tillverkare) med ett annat märke – dock byggs volymen av bilarna i Storbritannien.

Men hur kommer det sig att det blivit så här? Upp- och nervända världen kan tyckas. J.D. Power lyfter fram att det just är introduktionen av mer sofistikerad teknik som har blivit en differentierande faktor i branschen. Tittar man noga på siffrorna så syns det att mer avancerad säkerhetsteknik får stort genomslag. Premiumtillverkarna, som ofta har fler av dessa sensorbaserade system, har mer än dubbelt så många fel jämfört med volymmärkena i den här kategorin.

– När vi tittar på PP100-resultatet på relativt nya säkerhetstekniker står det klart att tillverkare fortfarande har mycket jobb kvar för att göra dessa perfekta – särskilt premiummärken som använder teknik som ett försäljningsargument, säger Josh Haliburton, chef för J.D. Power Europa, i ett uttalande.

Läs mer: Euro NCAP: Här är de säkraste bilarna

Josh Haliburton menar att nya säkerhetssystem som fallerar även ger sekundäreffekten att det kan påverka förtroendet för kommande teknik.

– Det kommer att vara av stor vikt för biltillverkare att vinna kundernas förtroende för tekniken om de ska kunna övertyga potentiella köpare att fullt automatiserade fordon i framtiden kommer vara pålitliga. Exempelvis lär en köpare ifrågasätta säkerheten i en självkörande bil om märket fortfarande kämpar med noggrannheten i sina navigationssystem.

Så problemtyngda är tillverkarnas bilar enligt J.D. Power

1. Peugeot – 77 problem per 100 fordon
2. Skoda – 88 problem per 100 fordon
3. Hyundai – 90 problem per 100 fordon
4. Nissan – 94 problem per 100 fordon
5. Suzuki – 94 problem per 100 fordon
6. Vauxhall – 95 problem per 100 fordon
7. Kia – 101 problem per 100 fordon
8. Mini – 103 problem per 100 fordon
9. Volvo – 106 problem per 100 fordon
10. Honda – 109 problem per 100 fordon
11. Volkswagen – 113 problem per 100 fordon
12. Dacia – 114 problem per 100 fordon
13. Seat – 117 problem per 100 fordon
14. Mazda – 122 problem per 100 fordon
15. Renault – 122 problem per 100 fordon
16. Citroen – 126 problem per 100 fordon
17. Toyota – 134 problem per 100 fordon
18. Mercedes-Benz 136 problem per 100 fordon
19. Land Rover – 142 problem per 100 fordon
20. Jaguar – 159 problem per 100 fordon
21. Audi – 167 problem per 100 fordon
22. Fiat – 173 problem per 100 fordon
23. BMW – 181 problem per 100 fordon

Euro NCAP: Här är de säkraste bilarna

Efter test: Det här var mest utmanande för självkörande tekniken

Här är de tio bästa motorerna 2019

Sågningen: Model 3 har längre bromssträcka än en Ford F-150

ViBilägare

4. Köper du en Ateca eller en Ateca?

Publicerad 9 maj **text Erik Wedberg**

BILTESTARBLOGGEN

Med risk för att blottgöra min historielöshet vill jag påstå att vi just nu lever i en väldigt speciell tid. Jag kan inte dra mig till minnes att det har hänt tidigare i världshistorien. Jag pratar förstås om det som jag antar är det stora samtalsämnet på alla arbetsplatser, i alla hissar och vid alla kaffeautomater.



Det finns två vitt skilda bilar från två vitt skilda märken, med exakt samma modellnamn! Jag syftar på Ateca och det kan hända att det är en smula överdrivet att påstå att de två Atecor som finns på marknaden är två helt olika bilar, men det är så de marknadsförs. När hände det senast i bilhistorien?

Om man säger till någon att man har köpt en bil med modellnamn X brukar det vara självklart vilken bil det är och vilket märke det är. Så inte i fallet Ateca. Att säga att man har köpt en Ateca kan innebära två saker. Antingen har man köpt en Seat Ateca med 115 hästkrafter och ett grundpris på 219 900 kronor, eller så har man köpt en Cupra Ateca med 300 hästkrafter och 409.900 kronor på prislappen. En viss skillnad.



Ateca – den blygsamma varianten.



Ateca – hästkraftstinna varianten.

Volkswagen-koncernens beslut att knoppa av Cupra från Seat och göra det till ett eget varumärke är för mig en gåta. Har inte Seat haft nog svårt att hävda sin plats i den kannibalistiska familjebildningen? Medan Volkswagenmärket har sagts stå för något slags premium på en nivå under Audi och Skoda framhållits som det förnuftiga och ekonomiska valet har det sagts att Seat ska stå för sportigheten och ungdomligheten i koncernen. Numera får vi anta att det är Cupra som tar över den rollen. Vad blir över för Seat? Kanske blir det på sikt ett renodlat elbilsmärke.

På Cupras nykodade svenska hemsida går det för övrigt att hitta ytterligare en juvel i modellnamnssammanhang. Utöver modellen Ateca finns en bil som heter Leon Cupra R ST Limited Edition. På registreringsbeviset borde den alltså heta Cupra Leon Cupra R ST Limited Edition.

För oss som arbetar med att skriva om bilar kan modellnamn ställa till det. Värst är Mazda som envisas med att döpa sina modeller till Mazda2, Mazda3 och så vidare. Observera att det inte ska vara något mellanrum mellan Mazda och siffran. Hos Transportstyrelsen heter bilarna därför Mazda Mazda2 och Mazda Mazda3. Samma fenomen förekommer hos Mini som har sin Mini.

Kommer du på några andra tillkrånglade modellnamnsföreteelser?

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Provkörning av Skoda Scala 1,0 TSI 115

Robin Törnros

12 maj 2019

Skoda ersätter gamla Rapid med den helt nyutvecklade Scala som bygger på Polo-teknik. Vi beger oss till Kroatiska Split och kollar upp hur mycket nytt nya Scala egentligen erbjuder.



Du kanske kommer ihåg när Skoda Rapid såldes i Sverige för några år sedan. Gör du inte det är det inte så konstigt då det var under en kort period med måttlig framgång. De flesta delarna plockades från Volkswagens lagerhyllor och många valde i stället att köpa den större och bättre Octavia.

Strax utanför flygplatsen i Kroatiska Split

står en flotta av nya Scala uppradade i stekande sol. Jag är tilldelad en limegrön, på skodiska Rally Green, Scala utrustad med den trecylindriga enlitersmotorn TSI 115 och sexväxlad manuell låda. På väg mot bilen reagerar jag över att fronten sedd från sidan påminner om den hos Audi A1.

Volkswagen-familjens DNA är ytterst närvarande. På plats i förarstolen är komforten på topp, detta kan vara en av de bästa stolarna i klassen med riktigt bra stöd i både dyna och ryggstöd. Då är det ändå standardstolarna som sitter i provbilen. Skoda erbjuder även en sportigare variant med fast monterat huvudstöd och mer stöd åt axlarna. Körpositionen är bra tack vare att det finns gott om justermån i både stol och ratt, ignorerar jag logotypen monterad på den sistnämnda skulle jag lika gärna kunna sitta i en Volkswagen Golf.



Den mindre infotainmentskärmen är att föredra. Riktiga rattar till bland annat volym.

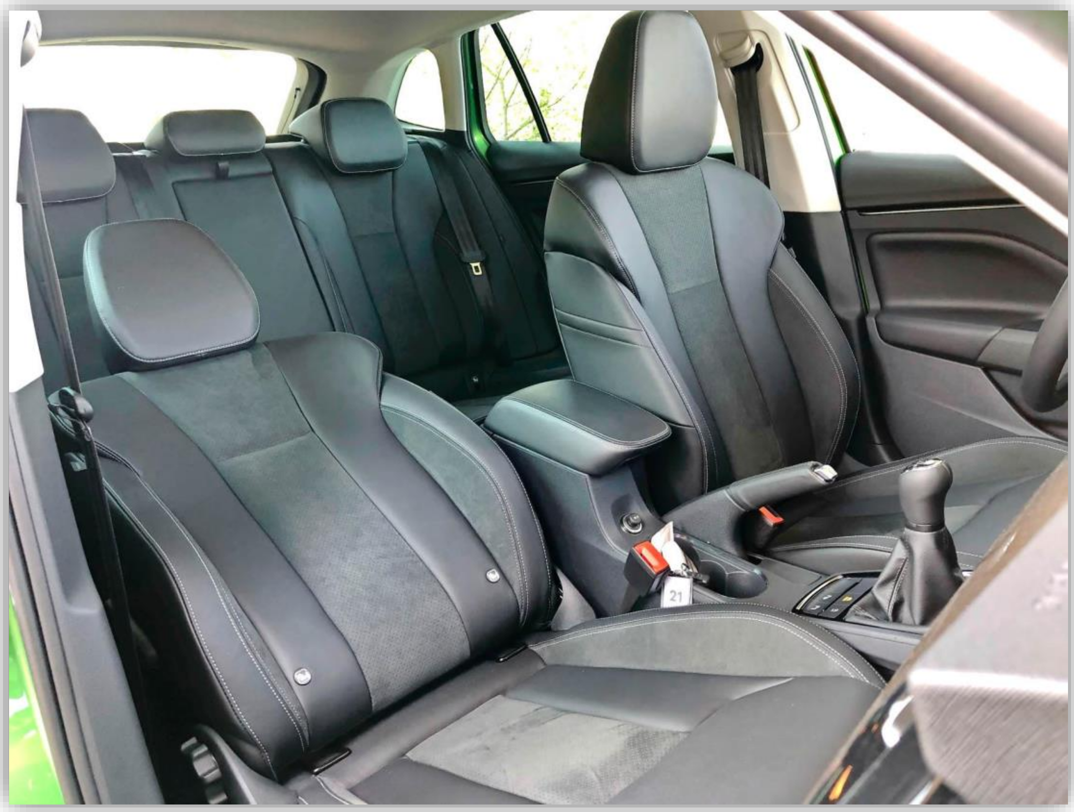
Den kompakta trepipen burrar härligt under huven och växellådan är helt okej att hantera, varken fast eller slapp. Uppför de kurviga vägarna ovanför Split behöver jag peta ner några steg i lådan för att motorn ska orka med men annars upplevs motorn som förvånansvärt stark för sin storlek och fullt tillräcklig i en bil som denna.

TSI 115-maskinen är troligen den som kommer att bli mest populär på den svenska marknaden. Den kompletteras dock även av den svagare 95-hästarsversionen av samma motor samt en 1,5-liters 150 hästare och en dieselmotor på 1,6 liter och 115 hästkrafter. I slutet av 2019 ansluter även den gasdrivna G-TEC-motorn till utbudet. Den har 90 hästkrafter.

Asfalten är stundvis grov och jämförbar med den på svenska vägar vilket gör mig varse att Scala faktiskt är en ganska välisolerad bil för sin klass. Jag förväntade mig att ljudnivån skulle vara högre men upplevd nivå bådar gott för när den landar på svensk mark i mitten av juni.

Provbilen är utrustad med det mindre infotainmentsystemet med pekskärm om 9,2 tum och saknar inbyggd navigation. Det gör dock inget då den ändå är kompatibel med Apple CarPlay och Android Auto vilket betyder att du ändå kan få navigation på skärmen. Dessutom föredrar jag detta billigare system då det faktiskt har konventionella vrid/tryckknappar till volym och skrollning genom menyerna, något den 11 500 kronor dyrare 10,25-tumsvarianten irriterande nog saknar.

Kupéutrymme är tack vare axelavståndet på 265 centimeter snäppet rymligare än hos Golf som är tre centimeter trängre mellan axlarna. Men sett till åkkomfort är Scala mer lik mindre Volkswagen Polo på grund av att de två delar MQB A0-plattform. Dämpningen är inte lika raffinerad som hos Golf och saknar det lilla extra som filtrerar bort småstötar. Det betyder att Scala stundtals kan uppfattas som typiskt ”småbilsstruttig”. Men det ska tilläggas att det absolut inte är i värsta laget.



Stolarna är riktigt bekväma och ger bra stöd i både dyna och ryggstöd.

Styrningen är fullt jämförbar med både Polo och Golf vilket kanske låter som ett tråkigt konstaterande men är snarare ett gott betyg. Välavvägd och lagom direkt. Tack vare körlägesväljaren, 1 100 kr, som sitter vid växelspaken blir jag erbjuden lägen som Eco, Normal, Sport och Individual. Då vägarna för stunden är slingrande klickar jag på Sport och Scala reagerar med att både strama till styrning, dämpare och ge kvickare gasrespons. Den känns helt enkelt mer alert och redo för att ge sig i kast med framförvarande kurvparti på ett mer planterat sätt. En rådande trend är ganska små rattar och jag reagerar över att den i Scala faktiskt är ganska stor för den här typen av bil.

Nya Skoda Scala finns att köpa nu till ett instegspris om 215 400 kronor för den TSI 115-version jag kör i dag. Men det betyder att den ligger farligt nära kusinen Volkswagen Golf utrustad med samma motor. Det skiljer endast 1 500 kronor upp till Golfen. Scala har då visserligen en högre utrustningsnivå som standard men på grund av plattformen förlorar den komfortronden mot Golfen. Så det är absolut värt att provköra båda dessa bilar om du går i köptankar.

Att de två ligger så nära varandra i pris är troligen en indikation på att den nya generationen Golf som kommer under hösten kommer att hoppa upp några snäpp i prislistorna. I nuläget säljs Skoda Scala endast med TSI 115 eller 150-hästarsmotorn, den sistnämnda med dubbelkopplingslåda kostar från 248 300 kr.



Ryggstödet delas bara 60/40
men det finns en hel del krokar att hänga saker i och ett smidigt förvaringsnät.

Det här är nytt!

Hela bilen Scala som modell är helt ny men plattformen är densamma som hos Volkswagen Polo, men något förlängd.
Stolar Scala har ganska sportiga stolar men tyvärr ingen drivlina som matchar dessa, inte än så länge i alla fall.

MQB A0 Den bygger på samma plattform som ligger till grund för VW Polo.
Helt enkelt smart



Skoda har länge marknadsfört sina bilar enligt filosofin Simply Clever. Smarta enkla lösningar som underlättar för ägaren. Det rör sig om bland annat isskrapa monterad i tanklocket som även fungerar som däckmönstermätare, paraply som förvaras i dörrsidan likt Rolls-Royce och med Scala lanserar de även ett smart lock. Alltså locket till spolarvätsketanken som blir till en tratt.



Du kan få Scala med ”offroad-paket”.
15 millimeter extra markfrigång och stenskottsskydd för 1 900 kr.

Skoda Scala 1,0 TSI 115

Pris 215 400 kronor, säljs nu, första kundleverans mitten av juni 2019.

Motor Bensin. Tvärställd 3-cyl radmotor 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 74,5/76,4 mm, cylindervolym 999 cm3. Max effekt 115 hk (85 kW) vid 5 000-5 500 r/min, max vridmoment 200 Nm vid 2 000-3 500 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, framhjulsdrift. 6-växlad manuell låda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

Styrning Elservo. Vändcirkel 10,9 meter.

Bromsar Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 205/50 R17.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 265, längd 436, bredd 179, höjd 147, spårvidd f/b 153/152. Markfrigång 14,9. Tjänstevikt 1 240, maxlast 503, max släpvagnsvikt 1 200. Tank 50 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 467-1 410 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 9,8 s, toppfart 201 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC): Stad 0,64 l/mil, landsväg 0,42 l/mil, blandad körning 0,50 l/mil. CO_2 113 g/km. (WLTP): Låg 0,74 l/mil, extra hög 0,60 l/mil, hög 0,49 l/mil, medium 0,56 l/mil, blandad körning 0,57 l/mil. CO_2 130 g/km.

Garantier Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år.
Skatt 1 836 kronor per år de första tre åren därefter 404 kronor per år.

Rivaler



Volkswagen Golf TSI 115
Golf känns mer vuxen är Scala på grund av dess plattform, priset är bara en bråkdel högre än för den tjeckiska kusinen.
Pris: 216 900 kronor.



Ford Focus 1,0T Ecoboost 100 hk
Snäppet större och billigare än Scala om du väljer den minsta motorn. Starkare 125-hästaren kostar drygt 44 000 kr mer.
Pris: 190 000 kronor.



GALLERI
Skoda Scala 2019
45 bilder

SVENSKA DAGBLADET

6. Jeep visade ny stjärna – annan bil stal showen

Daniel Östlund Publicerad 13.30

Jeep visar upp en godispåse med sex smakrika karameller. Allt för att väcka uppmärksamhet för nya pickupmodellen Gladiator.



Jeep levererade en sextett fantasifulla bilar under Moab Easter Jeep Safari.
Jeep Five-Quarter är baserad på 1968 års Jeep M-175.

Påsk är liktydigt med Moab Easter Jeep Safari, ett nio dagar långt evenemang i Utahs öken där Jeep-ägare från hela världen samlas för att åka utanför allfarvägarna. Tillverkaren själv, Jeep alltså, brukar visa upp en näve konceptbilar byggda på det egna sortimentet av både bilar och tillbehör.

Årets upplaga var inget undantag. Jeep hade plockat ihop inte mindre än sex smakrika karameller, fantasifulla tolkningar av Jeep-modeller från olika epoker, allihop pickuper för att fira lanseringen av Jeep Gladiator, märkets första pickupmodell på ett kvartssekel. Somliga var mer återhållsamma än andra.

Som Jeep J6, en tvådörrarsversion av Gladiator, Jeep Flatbill som är en Gladiator som anpassats för att kunna transportera motocrosshojar, eller Jeep JT Scrambler som i princip är en Gladiator med fartränder från 1982.

Showens stjärna var ändå Jeep Five-Quarter, som inte är en Gladiator överhuvudtaget.

Då var Jeep Gladiator Gravity, med dörrar av stålrör, lite mer vågad, för att inte tala om Jeep Wayout, en läckert campingutrustad Gladiator i kamouflagekläder. Men showens stjärna var ändå Jeep Five-Quarter, som inte är en Gladiator överhuvudtaget.



Jeep Five-Quarter är nämligen baserad på 1968 års Jeep M-715, militärversionen av den tidens civila Gladiator. Företaget köpte bilen på Craigslist, den amerikanska motsvarigheten till Blocket, och gav den sedan en ordentlig översyn.



Förutom att den har renoverats till nyskick har Jeep också bytt ut de flesta karossplåtarna mot paneler i glas- och kolfiber. Flaket är nytt, av aluminium med längsgående träribbor. Taket är ersatt av en sufflett och insidan är omsorgsfullt inredd med ... avskalade plåtpaneler som fått en omgång lack som enda komforthöjande åtgärd. Jeep Five-Quarter är ingenting för tystnad-störstande.

Så klart har man också pillat lite under skalet. Bladfjädrarna har kastats på skrothögen till förmån för moderna stötdämparenheter med skruvfjädrar som kontrollerar Dynatrac Pro-rock-axlar. Fälgarna mäter 20 tum i diameter. Däcken mäter 40.




GRAVITY
Jeep





Komforten är inte högprioriterad i Jeep Five-Quarter.

Och som grädde på moset har Jeep hällt ner sin över 700 hästkrafter starka kompressormatade Hellcrate V8 under huven. Ska man ta i kan man lika gärna göra det från tårna.

Daniel Östlund
redaktionschef på branschtidningen Motor-Magasinet.

7. Arbetshäst tar över GM-fabrik

Peter Klemensberger

9 maj 2019

Gammalt och nytt möts med Workhorse W-15 – en laddhybrid-pickup som ska byggas i General Motors fabrik i Lordstown, Ohio.



FILM*: *https://youtu.be/7TJPf4dwEh8

Eldrivna arbetshästar är på tapeten. Nyligen köpte Ford och Amazon in sig hos Rivian och Tesla har en eldriven pickup på ritbordet. Lägg därtill en hårding som Bollinger, en eldriven suv helt utan former, på listan.

En arbetshäst i dubbel bemärkelse är W-15 en laddhybrid-pickup som presenterats av startup-företaget Workhorse. Dubbelhytt och flak ger en klassisk profil men bilen har samtidigt en skarp, modern och stealth-doftande form.

Samma stil gäller invändigt med få och rejäla reglage ackompanjerade av två skärmar – en på mittkonsolen och en framför föraren.

W-15 är även modern sett till tekniken under skalet. Under golvet finns litiumjonbatterier från Panasonic som ger kraft till en elmotor monterad på bakaxeln. Tillsammans med bensinmotorn i fronten ger paketet 460 hästkrafter och en acceleration 0-96 km/h på 5,5 sekunder.

Tekniken är dock inte egenutvecklad. Bensinmotorn är BMW-koncernens välkänd trecylindriga motor på 1,5-liter och batteriecellerna är av typen 18650 – samma som används i Teslas bilar. Var elmotorn kommer ifrån har vi dock inte lyckat lista ut.

Räckvidden på enbart el är cirka 13 mil, nog för att ta dig till arbetsplatsen, menar Workhorse. På plats kan du koppla in dina verktyg i kontakten på bilens sida som klarar effektbelastningar på upp till 7 200 watt.



Karossen är är byggd i kolfiberkomposit och bilen mäter i centimeter 594 på längden, 203 i bredd, 188 i höjd, 363 mellan hjulaxlarna och 30 i markfrigång. På vågen visar W-15 2 267 kg, maxlasten är 998 kg och max dragvikt 2 268 kg.

X-15 har såväl fyrhjulsdrift, filassistans, backkamera och autobroms. Låg tyngdpunkt och rejäla krockzoner ska garantera säkerheten.

Bilen presenterades för en tid sedan men nu tycks den komma i produktion och det i General Motors fabrik i Lordstown. Fabriken, som satte samman modellen Chevrolet Cruze är en av de som drabbades av koncernens nedskärningar förra året. Lika rasande som presidenten Donald Trump var över nedskärningarna är han nu över affären med Workhorse, en nyhet som han lyfte fram och hyllade på Twitter.

Workhorse säger sig ha förbeställningar på omkring 5 700 fordon. Priset för X-15 startar på 52 200 dollar, motsvarande ungefär 506 000 kronor.





Preliminära specifikationer

all information uppskattas

POWER och RANGE	
460 hästkrafter	
0-60 miles per timme på 5,5 sekunder	
All-Electric Range	80 miles
Hybrid Range	Obegränsat (310 miles per tank)
BRÄNSLEEKONOMI	
MPGe All Electric Miles	75
MPG med Range-Extender	28 motorväg, 32 stad
SÄKERHET / KOLLISION AVOIDANCE	
Extra stor frontkrämzon	
Låg tyngdpunkt för bättre hantering	
True All Wheel Drive (AWD)	
Lane avgång varning	

Automatisk bromsning	
Fordonstyp	
Längd	234"
Bredd	80"
Höjd	73,9"
Hjulbas	143"
Ground Clearance	12 "
Fordonsvikt	
GVWR	7 200 lbs.
Lastkapacitet	2 200 lbs.
Dragkapacitet	5.000 lbs.
Dubbelhytt / Standardbäddskonfiguration	Sittplatser för 5
Kompositkropp med kolfiber	
7,2 kW kraftexport som tillåter att verktyg ansluts direkt till batterikällan utan att lastbilen körs	



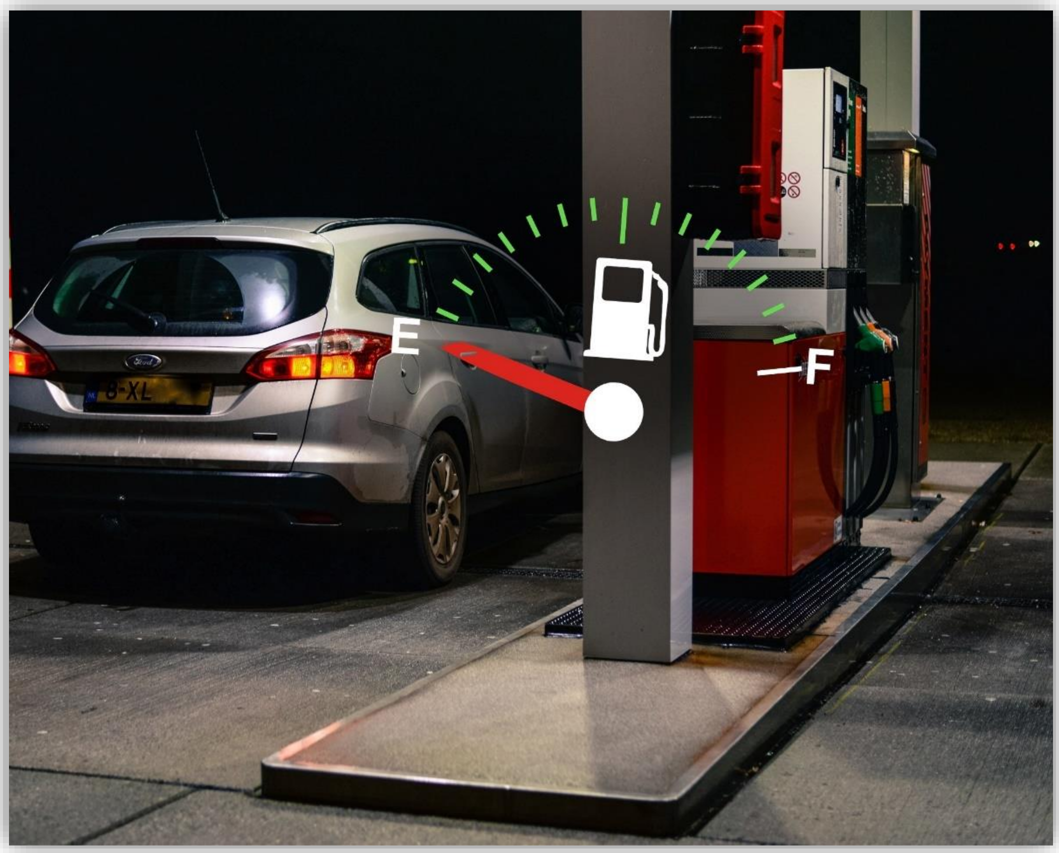
Peter Klemensberger

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Här tankar du billigast under din semester

Mattias Rabe 10 maj 2019

Ska du ut och bila i Europa på semestern i sommar? Då kan det vara intressant att ha koll på var du tankar bensin och diesel till lägsta pris.



Bensinpriset ligger just nu på en nivå som är högre än någonsin. I skrivande stund är det svenska riktpriset för en liter 95-oktanig bensin 16,69 kronor. Högt men ändå 20 öre lägre än för en dryg vecka sedan då priset var 16,89 kronor. Så högt har literpriset aldrig tidigare varit i Sverige, och vi kan förmodligen vänta oss att nuvarande rekord slås med tanke på att priset i princip alltid höjs i samband med semestertiderna under sommaren. Kombinera det med en svensk krona som kanske inte är i fritt fall, men inte långt ifrån. Just nu kostar en euro 10,82 kronor. För svenskar har den europeiska valutan inte varit så dyr på tio år.

Planerar du att med bil eller kanske husbil resa ut på den europeiska kontinenten under sommarsemestern kan det kan vara intressant att ha koll på bränslepriserna i de olika länderna. Nedan har vi listat bensin- och dieselpriserna för de 28 EU-länderna. Vi har använt oss av EU-kommissionens veckoliga sammanställning av unionens bränslepriser. Just dessa siffror är sammanställda den 6 maj och via ett par stickprov kan vi misstänka att själva siffrorna är hämtade den 5 maj. Vi har konverterat alla prisuppgifter till svenska kronor, baserat på en euroväxelkurs på 10,73 kronor.

LÄS MER: [Rekorddyr bensin i Sverige – så mycket kostar den i övriga världen]

Bulgarien är landet med billigast bränsle inom EU, oavsett om det gäller bensin eller diesel. Österrike, som är ett populärt resmål och transitland för många semesterresenärer, ligger bra till på båda bränsletyperna. Österrike är drygt tre kronor billigare än Sverige sett till dieseln, och sett till bensinen knappt tre kronor billigare.

För semesterfirare som reser med bensinbil svider det mest i plånboken när det behövs tankas Nederländerna. För dem som åker med dieselbil är det Storbritannien som är landet man kanske helst undviker att tanka i. Men även i Sverige är det dyrt att tanka diesel, Sverige är nämligen Europas tredje dyraste land sett till dieselpriset. Sett till bensinpriset är Sverige åttonde dyraste land.

LÄS MER: **Så mycket kostade bensinen 1950-2018 i dagens penningvärde**

Notera att lokala prisavvikelser kan förekomma i samtliga länder. Priserna som EU-kommissionen har sammanställt är de officiella riktpriserna ut till konsumenterna. Ha också i åtanke att priserna ovan är från den 6 maj 2019 och kan komma att justeras på ett eller annat vis när det väl är dags för din semester.

Observera även att vi inte har tagit någon som helst hänsyn till hur stor del av bränslepriserna som utgörs av skatter, i exempelvis Sverige är nästan två tredjedelar av bensinpriset punktskatter och moms. Vi har enbart fokuserat på bränslepriset, det vill säga det vi konsumenter betalar vid drivmedelspumpen.

Bensinpris i Europa per den 6 maj 2019:

Land	**Pris (kr/l)**	Lettland	14,08	Belgien	16,72
Bulgarien	11,92	Slovenien	14,55	Sverige	16,73
Polen	13,06	Spanien	14,58	Portugal	16,88
Rumänien	13,12	Malta	14,59	Frankrike	16,96
Cypern	13,29	Slovakien	15,14	Finland	17,06
Litauen	13,44	Kroatien	15,26	Italien	17,47
Ungern	13,50	Estland	15,29	Grekland	17,72
Tjeckien	13,70	Irland	15,47	Danmark	18,08
Luxemburg	13,79	Storbritannien	16,01	Nederländerna	18,48
Österrike	13,82	Tyskland	16,19		

Dieselpris i Europa per den 6 maj 2019:

Land	**Pris (kr/l)**	Spanien	13,50	Portugal	14,98
Bulgarien	12,18	Cypern	13,55	Grekland	15,16
Luxemburg	12,26	Slovakien	13,65	Finland	15,37
Litauen	12,69	Ungern	13,77	Danmark	15,42
Polen	12,94	Slovenien	13,77	Frankrike	15,86
Malta	13,20	Tyskland	13,93	Italien	16,30
Österrike	13,28	Irland	14,48	Sverige	16,47
Lettland	13,31	Kroatien	14,62	Belgien	16,72
Rumänien	13,42	Estland	14,86	Storbritannien	17,00
Tjeckien	13,44	Nederländerna	14,98		

9. Bentley 100 år!

Publicerad 2019-05-11 16:02, **text Mårten Carlsson**

Bentley fyller 100 år, och Autoworld i Bryssel har under maj och juni en specialutställning om detta.



Bildspel
15

Walter Owen Bentley hade redan hunnit med en karriär som lokförarlärling - en tjänst på fem år, tävlat med motorcyklar, studerat till civilingenjör, arbetat som mekanisk kontrollant på en taxibilsfirma, varit bilhandlare, slagit rekord på Brooklands flera gånger och när första världskriget bröt ut, fick han tjänst hos Royal Navy Air Service. Då hade han fyllt 25 år...

Hans krigstjänst hos RNAS tillbringades bakom ett ritbord. Redan 1912, när han tillsammans med sin bror sålde franska DFP-bilar hade han modifierat motorer med något som idag är en självklarhet, men då radikalt. Smidda kolvar och stakar i aluminium.

Rolls-Royce första flygmotor Eagle konstruerades av W.O Bentley, med smidda kolvar och stakar. Senare kom BR1 och BR2 , stjärnmotorer som satt i bland annat Sopwith Camel, Sopwith Snipe, Avro 536 med mera.

1919 var kriget över och W.O Bentley sadlade om tillsammans med sin bror H.M (Horace Miller Bentley) att bygga bilar. Man satte upp en fabrik i Cricklewood och med i teamet fanns också ingenjören Clive Jallop.

Mottot var enkelt, bygga den bästa bilen i sin klass, och det gjorde man med besked. Bentley fick snabbt ryktet att förutom vara snabba, så höll dom ihop också. En ovanlig kombination på den här tiden. Men trots segerframgångar, rykte och en mytbildning runt märket redan från tidiga åren, gick det trögare med det ekonomiska. 1931 var Bentley bankrutt och hela rasket köptes upp av rivalen Rolls-Royce.

Under den första tiden i Cricklewood byggdes drygt 3000 bilar, dessa kallas av entusiasterna för "W.O Bentleys" Med Rolls-Royce som ägare flyttades produktionen till Derby åren 1931-40, dessa kallas då följdaktligen för "Derby Bentleys". När andra världskriget var slut återupptogs tillverkningen igen, men denna gången i Crewe, Cheshire, och där bygger man Bentley än idag.

Klassiker

10. Grattis Toyota Corolla!

Publicerad 20 maj 2009 **text Carl Legelius**

I dag när Karolina och Carola har namnsdag vill vi fira Corolla!



Modellnamnet Corolla kommer ur den tradition som Toyota hade att namnge sina bilmodeller namn som började på bokstaven c. Med Crown - krona som huvudmodell var det logiskt att namnge en mindre modell som Corolla vilket på latin är en liten krona.

1966 introducerades den första generationen Toyota Corolla, den var då en småbil med **bak-hjulsdrift**. För varje generation växte karossen något och med den så kallade E80-serien som kom som 1984 års modell så blev de flesta modellvarianterna **framhjulsdrivna**.

Förutom Land Cruiser så är Corolla det modellnamn som Toyota hållit kvar vid längst. Över **35.miljoner Corolla** har sålts under de 42 år modellen funnits.



1970 kom nästa generation. Motoralternativen var nu 1 400 och 1 600 kubik.



1974 var det dags igen, en ny generation Corolla kom.
En aning större än föregångaren.



Corolla med pressveck!
1979 kom en Corolla med betydligt kantigare linjer.



Den femte generationen Corolla som kom 1984 var framhjulsdriven.



1987 var det dags för en ny kaross igen. Nu blev formerna rundare igen.



Den sjunde generationen Corolla som kom 1991 var en betydligt större och tyngre bil.



Corolla 5-door UK-spec 2001–04



Corolla XRS US-spec 2008–10



Papadakis Racing Toyota Corolla iM 2017

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Thed Björk WTCR-vann på Zandvoort

Mattias Rabe 18 maj 2019

Första tävlingsdagen på nederländska Zandvoort var framgångsrik för Lynk & Co Cyan Racing. Thed Björk tog sin andra seger för året och teamkollegan Yvan Muller slutade tvåa, sju tion-delar bakom Björk.



World Touring Car Cup, WTCR i förkortad form, körde i dag första racet av tre under fjärde tävlingshelgen som nu gästar nederländska Zandvoort (där det från och med nästa år ska köras Formel 1).

Tävlingshelgen började mycket bra sett ur svenskt perspektiv. Lynk & Co Cyan Racings samtliga fyra bilar körde in på de fyra första platserna i kvalet, med Thed Björk som etta, Yvan Muller som tvåa, Andy Priaulx som trea och Yann Ehrlacher som fyra (Ehrlacher flyttades senare ned fem placeringar för att ha blockerat en annan förare). Kvartetten är teamkamrater men ändå inte då Björk och Muller på papperet kör för Cyan Racing Lynk & Co och Priaulx samt Ehrlacher kör för Cyan Performance Lynk & Co.

Johan Kristoffersson, STCC- och dubble rallycrossvärldsmästaren, körde in som kvalsjua med sin Volkswagen och Daniel Haglöf körde in som åtta med sin Cupra.

Med start från pole position höll Thed Björk sin placering under själva racet. När han skurit mållinjen gjorde teamkompis Yvan Muller detsamma drygt sju tiondelar senare. Dubbelseger för Lynk & Co Cyan Racing alltså, och Björks andra seger för året.

Johan Kristoffersson körde upp sig fint och slutade på en fjärdeplats medan Daniel Haglöf slu-tade på 13:e plats.

I morgon avgörs race två och tre efter kvalet som börjar klockan åtta på morgonen. Race två avgörs över tolv varv klockan 13.15 och race tre över 15 år klockan 16.35. Thed Björk har helt klart VM-ledningen inom räckhåll.



FILM: ***https://youtu.be/CgXd76gN7dk***

VM topp 5-förare efter race 1 Zandvoort

1. Esteban Guerrieri, Honda Civic, 127 poäng
2. Néstor Girolami, Honda Civic, 126
3. Thed Björk, Lynk & Co, 03 117
4. Norbert, Michelisz Hyundai, 102
5. Mikel Azcona, Cupra TCR, 99

VM topp 5-team efter race 1 Zandvoort

1. Münnich Motorsport 253 poäng
2. Cyan Racing Lynk & Co 206
3. BRC Hyundai 198
4. PWR Racing 133
5. Leopard Audi Sport 112



SPORT

12. Svensken i otäck krasch: ”Jag hann inte reagera”

Publicerad 16 maj 2019 kl 09.58

Indycarföraren Felix Rosenqvist kraschade på träning i Indianapolis inför storloppet Indy 500 nästa vecka.



Se kraschen: ***https://youtu.be/KMldjS-BARA***

Den 27-årige svensken tappade kontrollen över sin bil i en kurva och körde in i muren runt banan, men klarade sig utan allvarligare skador.

– Jag låg bakom Colton (Herta) och ville bara följa med strömmen. Då kände jag en väldigt plötslig knuff och tappade kontrollen väldigt snabbt. Jag hann inte reagera, säger Felix Rosenqvist till Indycars webbplats.

Även spanske stjärnan Fernando Alonso, tidigare tvåfaldig världsmästare i formel 1, kraschade dramatiskt under onsdagseftermiddagen lokal tid. Men väntas kunna köra redan under torsdagen.

– Jag är ledsen för stallets skull, men vi lär oss av det och kommer förhoppningsvis tillbaka starkare, säger Alonso.

Josef Newgarden leder Indycarmästerskapet, Felix Rosenqvist ligger på elfte plats och Marcus Eriksson 20:e, inför prestigefyllda Indy 500 **som körs den 26 maj**.

NEVS

13. Ledig befattning

Junior SAP Application manager/Systems Engineer - ref.107

NEVS, Trollhättan

Shape mobility for a more sustainable future!

NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.

We are now looking for a Junior SAP Application manager/Systems Engineer!

Description

As part of the IT team your focus will be as a system engineer working with our SAP system mainly within the logistics area. The work will be done in tight cooperation with our IT specialist and with user representatives.

We will upgrade and implement the latest version of SAP ERP, S/4Hana system for our future car production in Trollhättan.

This system will serve as the backbone for our company such as Finance, Purchasing, Production planning, Logistics etc.

You will be offered a unique possibility to be a part of this exciting journey from start.

As SAP Systems Engineer you will be a part of the Logistics team within IT. We are a small team that work with the entire life-cycle of systems supporting Logistics.

Initially the role involves being a part of our SAP-project for starting of production of vehicles in Trollhättan. After the project is completed you play a major role in the Application Management for the system.

You will join an agile organization, where teamwork, empowered self-organizing teams and quick learning cycles is a key to success. Thus, you need to be a good team player and continuously strive to make the team successful.

We will ensure that you will have opportunities to grow and take on new challenges!

The role involves:

- Managing the application throughout its lifecycle
- Continuous improvements
- Development
- Testing
- Keep the Budget limitations

We are looking for someone who has:

- Bachelor or Master degree in IT
- Minimum 7,5HP in Logistics or equal
- Fluent in English & Swedish both spoken and written.

To be successful in this role, you need to:

- Have good communication skills.
- Be a problem solver.
- Enjoy the flexibility of a changing work environment.
- Be creative, action-oriented and open minded
- Be a team player

We very much encourage female applicants!

Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!

About us

The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That's why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what's best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it's a chance to be part of something

bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

Join us for the ride

At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.

As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.

Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant.

In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it's important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

We strongly discouraged each contact from the media and CV sales, recruitment sites or companies!

Buzzwords:
ERP, SAP, S/4Hana, Blockchain, Leonardo, Automotive, Business Innovation, Digitalization, IoT, AI, Agile, ALM, Software Development, Industry 4.0, Smart Manufacturing, Software Engineering, Visualization, Production Monitoring & Control, Business Intelligence, Analytics Cloud, Intelligent Enterprise

Type of employment	Tillsvidareanställning
Contract type	Full time
Number of positions	1
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/52**
Contact	Peter Ulfsson, IT Manager, Manufacturing, +46 520 85 132; peter.ulf
Published	**16.May.2019**
Last application date	30.Jun.2019 11:59 PM CET

SLUT